



Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-In Hybrid Top 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Als Mitsubishi 2014 seinen Outlander Plug-In Hybrid neu auf den deutschen Markt brachte, war er einige Zeit das erste und einzige SUV, dessen Batterie man per Stecker extern laden konnte. Inzwischen gibt es ein paar wiederaufladbare SUVs am Markt, mit einem Einstiegspreis von deutlich unter 40.000 Euro - aktuell sogar ab 29.990 Euro beworben - ist er aber mit Abstand das günstigste Plug-In-SUV. Da die Version "Basis", wie der Name schon sagt, einige heute in dieser Klasse als Standard vorausgesetzte Ausstattungen gar nicht enthält, empfiehlt sich zumindest die mittlere Version "Plus" genauer anzuschauen. Die Version "Top" im Test lässt kaum noch Wünsche offen. Es gibt viele Komfort- und Assistenzsysteme an Bord, wobei man sich bei letzteren teils noch etwas Feinschliff wünschen würde - nicht jede kleinste Erkenntnis der Systeme muss akustisch gemeldet werden. Gemütlich dagegen arbeitet das Fahrwerk, das sich mehr dem Komfort als der Fahrdynamik verpflichtet fühlt.

Am interessantesten am Outlander Plug-In Hybrid ist freilich seine Antriebseinheit. Mitsubishi packt zwei Elektromotoren und einen Vierzylinder-Benziner samt zusätzlichem Generator unter die Karosserie. Geschickt und fein abgestimmt arbeiten die Motoren zusammen und ermöglichen rein elektrisches Fahren (bis etwas über 40 km) oder einen Mischbetrieb aus Verbrennungs- und E-Motoren. Die Übergänge gelingen dabei sehr geschliffen, Beschleunigungen erfolgen praktisch ruckfrei und dank hoher Systemleistung mit spürbarem Nachdruck. Der Benziner schöpft seine Leistung aus üppigen 2,4 Liter Hubraum und läuft dabei trotz effizienzoptimiertem Atkinsonzyklus vergleichsweise kultiviert.

SUVs sind aktuell sehr beliebt und da trifft der Outlander natürlich den Puls der Zeit - optimaler Effizienz laufen sie aber zuwider. Da kann auch Mitsubishi nicht zaubern - ein großes und schweres Auto bekommt man kaum wirklich sparsam. Dem Outlander ergeht es genauso, elektrisch bewegt verbraucht er knapp 27 kWh/100 km. Im Hybrid-Modus muss man mit um die 8 l/100 km rechnen; außer man fährt hauptsächlich innerorts, dann kommt der Japaner mit etwas über fünf Litern 100 km weit - aber ist das der richtige Einsatzort für ein 4,70-m-SUV? **Konkurrenten:** als Plug-In: keine. Hybride: Honda CR-V Hybrid, Toyota RAV4 Hybrid.








- + umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung, ausgefeiltes und kräftiges Antriebssystem, gutes Platzangebot im Innenraum
- hoher Anschaffungspreis, erhöhter Verbrauch auf der Landstraße und insbesondere Autobahn

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★ ★ ☆ ☆ ☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des Outlander hat Mitsubishi ordentlich gefertigt, die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Der Unterboden ist gut verkleidet, vorne und seitlich zusätzlich geschützt; nur im Heckbereich zeigt er sich ein wenig unaufgeräumt. Der Innenraum ist zwar mit schwarzen Hochglanzflächen aufgehüschelt, das kann aber nicht ganz darüber hinwegtäuschen, dass er designtechnisch schon etwas in die Jahre gekommen ist. Die Materialien gehen in Ordnung, die Oberseiten des Armaturenbretts wie auch der vorderen Türverkleidungen sind mit weichem Kunststoff und die A-Säulen-

Verkleidungen mit Stoff überzogen. Ansonsten setzt der japanische Hersteller auf harte Oberflächen, die ihren Zweck durchaus erfüllen, aber weder optisch noch haptisch besondere "Schankerl" bieten. Die Verarbeitung ist insgesamt gut, auf schlechten Straßen hört man hier und da aber leises Knistern. Der Kofferraum-Innenverkleidung fehlt seitlich ein Stoffüberzug, schnell sind die Verkleidungen durch hartes Ladegut unschön verkratzt.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon installiert sein.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Mitsubishi Outlander Plug-In einen Aktionsradius von insgesamt 618 km, wobei etwa 43 km auf den elektrischen Betrieb und etwa 575 km auf den Verbrennerbetrieb entfallen. Die Batterie hat eine genutzte Kapazität von 11,46 kWh (inkl. Ladeverluste), der Kraftstofftank fasst 45 Liter Super. Die Zuladung von bis zu 440 kg beim Testwagen fällt nur mäßig aus, mit vier Erwachsenen besetzt darf zusätzliches Gepäck nicht von der schweren Sorte sein. Der Mitsubishi bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind nur Lasten bis 80 kg erlaubt. Bis 1.500 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen. Vorallem mit seiner Breite von knapp 2,13 m (inkl. Außenspiegel) ist der Outlander nur bedingt für den engen Großstadtdschungel geeignet; der Wendekreis von 11,6 m ist auch nicht ideal.

⊕ Als bislang einziger Plug-In-Hybrid in Deutschland verfügt der Outlander über einen Schnellladeanschluss nach CHAdeMO-Standard, damit kann man die Batterie in weniger als einer halben Stunde auf 80 Prozent aufladen. An einer normalen Schuko-Steckdose dauert es bis zu fünf Stunden, um eine leere Batterie komplett voll zu laden. Ebenfalls besonders in einem Auto: an den beiden verbauten 230-V-Steckdosen können Geräte mit bis zu 1.500 Watt Leistungsaufnahme betrieben werden. Mitsubishi bietet darüber hinaus eine bidirektionale Ladebox an, die nicht nur den Outlander Plug-in laden, sondern auch wieder Strom zurück ins Hausnetz speisen kann.

⊖ Für die Plug-In-Variante gibt es nur das serienmäßige Reifenreparaturset, das höchstens bei kleinen Beschädigungen helfen kann; ein Notrad oder Reserverad ist nicht erhältlich. Wagenheber und Bordwerkzeug sind im Kofferraum verstaut.

2,7 Licht und Sicht

Die Enden des Outlander kann man nur mäßig überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV darüber hinaus eine nur zufriedenstellende Sicht nach draußen; hauptsächlich nach schräg hinten wird die Sicht eingeschränkt, was vor allem beim rechts Abbiegen misslich ist. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie 360°-Rundumsicht (bestehend aus vier Kameras an Front, Heck und Seiten) weiter. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen. Wie wichtig insbesondere die Rückfahrkamera ist, sieht man am Bodenblick nach hinten: bodennahe Hindernisse kann man erst deutlich vom Auto entfernt sehen.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr besser zu überblicken - hier kann das SUV seinen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings fehlt beiden ein asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, eine Kurven- oder Abbiegelichtfunktion ist

nicht vorhanden. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, ist aber immerhin aufpreisfrei an Bord - ebenso die hellen und schnell ansprechenden LED-Rückleuchten.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Outlander bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 59 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist breit ausgeführt - und ist damit ein Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe - vorbildlich. Die Türen werden vorn und hinten an nur zwei Positionen offen gehalten. Die getestete

Ausstattung umfasst serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem.

⊖ Letzteres besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 385 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 730 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 895 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.670 Liter Volumen verfügbar. Es gibt unter dem Kofferraumboden noch ein Fach, das etwa 25 Liter Volumen umfasst.



Auch wenn der Kofferraum des Outlander mit 385 l nicht gerade klein ist – die Konkurrenz bietet z.T. deutlich mehr Platz für das Gepäck.

angehoben werden. Immerhin stört innen an der Ladekante keine Stufe. Das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet etwa 1,83 m hoch, groß gewachsene Menschen sollten deshalb auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe oben im Dachhimmel ausgeleuchtet - das ist zu wenig, zumal es im Ladeabteil finster bleibt, solange der Gepäckraumrollo geschlossen ist.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe hat der Outlander in der Top-Ausstattung serienmäßig; die automatische, berührungslose Öffnung über einen Fußschwenk unter das Heck ist nicht verfügbar, auch lässt sich die Öffnungshöhe nicht einstellen. Die Gepäckraumabdeckung muss per Hand geöffnet und geschlossen werden. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Klappt man die Rücksitze komplett um, entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche ohne Stufe. Etwas unpraktisch ist nur die SUV-typisch hohe Ladekante: sie liegt knapp 73 cm über der Straße, Gepäck muss daher recht weit

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das Umklappen funktioniert aber etwas umständlich, denn um eine ebene Ladefläche zu erhalten, muss man zunächst den mittleren Gurt aushängen, die Sitzflächen aufstellen und dann die Lehnen umklappen. Das geht nur von der Rückbank, nicht vom Kofferraum aus. Immerhin können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein offenes Fach im Kofferraumboden und vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante; letztere sind allerdings in Kunststoff ausgeführt und daher weniger zur Sicherung schwerer Lasten geeignet. Taschenhaken in der oberen Verkleidung sucht man vergebens. Wer ein Kofferraumtrenngitter haben möchte, kann ein Trenngitter über das Zubehörprogramm ordern.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gut. Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung entsprechen dem Standard dieser Fahrzeugklasse.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Im Cockpit des Outlander findet man sich bald zurecht - die Tasten für die verschiedenen Funktionen sind zwar nach einer ganz eigenen Logik verteilt, aber die üblichen Standardfunktionen hat man schnell im Griff. Das Feintuning über das Infotainmentsystem gestaltet sich dann schon komplizierter - einerseits benötigt man diese Feineinstellungen nicht für jede Fahrt, sondern legt sich die Details einmal zurecht, andererseits bieten viele andere Modelle so detaillierte Einstellungen erst gar nicht an, weshalb die Standardparameter ihren Zweck auch schon erfüllen. Das Klimabedienteil ist insgesamt günstig im Blickfeld und übersichtlich gestaltet. Die elektrische Einstellung für den Fahrersitz gibt es serienmäßig, der Beifahrersitz wird manuell justiert.

Fast alle Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, nur die Knöpfe am Dachhimmel, die Lüftungsdüsen und die Bedieneinheit für die Außenspiegel bleiben dunkel. Die elektrischen

Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung, zudem kann man die Fenster nicht per Fernbedienung von außen öffnen und schließen. Ein weiteres kurioses Detail: automatisch öffnen und schließen lassen sich die Fenster nur von der Fahrertüre aus, die Schalter an den anderen Türen muss man aufgrund fehlender Automatikfunktion gedrückt halten. Die Innenraumbelichtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, zentrale Innenraumleuchten hat sich Mitsubishi nicht verbaut. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; mittig befindet sich ein farbiges Display, das die Informationen des Bordcomputers darstellt. Kraftstoffreserve und Batterieladestand zeigen zwei kleine Balken im Display an. Neben dem Tacho rechts gibt es links das große Rundinstrument zur Leistungsabgabe. Neben Rekuperationsleistung und Leistungsabgabe der E-Motoren wird auch die aktuelle Leistung des Verbrenners in kW angezeigt.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Top-Ausstattung gibt es das Infotainmentsystem serienmäßig. Es umfasst neben einem Radio mit DAB+ Empfang auch eine Bluetooth-Schnittstelle mit Freisprecheinrichtung. Android Auto und Apple Carplay sind genauso an Bord wie das Rockford Fosgate Soundsystem mit neun Lautsprechern inkl. Subwoofer im Kofferraum. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse (Serie) sowie zwei 230-V-Steckdosen (Rückbank und Kofferraum). Gegen Aufpreis bekommt man die Navigationsfunktion. Stauinformationen erhält der Routenführer nur per TMC (über Radioempfang), schneller

verfügbare und präzisere Echtzeit-Verkehrsdaten (per Online-Verbindung) sind leider nicht verfügbar. Etwas kurios: für die Remote-Control-Funktionen, also die Steuerung von Fahrzeugfunktionen über das Smartphone, benötigt man eine direkte WLAN-Verbindung zum Auto - dort ist kein Mobilfunkmodul mit SIM-Karte verbaut, um den Outlander auch aus der Ferne kontaktieren zu können. Daher kann man die Funktionen nur aus der direkten Umgebung steuern.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für zwei Meter große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,95 m große Personen Platz - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, den Knien wird reichlich Freiraum geboten, erst Menschen jenseits der zwei Meter würden mit den Vordersitzlehnen in Kontakt kommen. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch den dunklen Dachhimmel und die C-Säulen-Nähe zum Kopf geschmälert.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung einstellbaren Rücksitzlehnen. Bodenfächer hat der Outlander keine. Vorn passen in die seitlichen Türfächer auch 1-Liter-Flaschen. Neben den Becherhaltern gibt es ein geschlossenes Ablagefach unter der Mittelarmlehne. Ansonsten bietet der Outlander wenig praktische Ablagen, vor allem eine sinnvolle Ablage für ein Smartphone



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

wird vermisst. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, nicht beleuchtet, nicht klimatisiert und nicht abschließbar. Hinten bieten Türfächer in moderater Größe und Lehnentaschen zusätzlichen Stauraum.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Mitsubishi bietet für den Outlander nur ein Standardfahrwerk ohne adaptive Dämpfung oder etwas ähnlichem an. Das Serienfahrwerk des SUV setzt klar auf Komfort und verzichtet auf pseudosportliche Präzision - insgesamt passt das gut zum Fahrzeug. Bodenwellen werden gut gefiltert und harte Stöße gewissenhaft abgefedert, bevor sie die Insassen erreichen würden. Der Nachteil: die Karosserie ist viel in Bewegung und kommt auf schlechten Fahrbahnen kaum zur Ruhe. Innerorts

kann der Outlander damit einen ordentlichen Federungskomfort bieten, auch Einzelhindernisse oder Kopfsteinpflaster stressen die Insassen nicht. Außerorts und auf der Autobahn bietet sich ein insgesamt guter Komfort, der den Outlander damit als Reisewagen empfiehlt - sofern man sich auf schlechteren und welligen Fahrbahnen mit den ausgeprägteren Karosseriebewegungen anfreunden kann.

3,1 Sitze

Während sich der Fahrersitz serienmäßig elektrisch einstellen lässt, neben Lehnen- und SitzhöhenEinstellung sogar eine Justierung in der Neigung bietet, gibt es für den Beifahrersitz nicht mal eine HöhenEinstellung - so sieht mal eine Zweiklassengesellschaft aus. Bei den Lordosenstützen besteht dann wieder Gleichstand, beide Sitze müssen ohne diese Funktion auskommen. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit den gegebenen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können, vor allem große Beifahrer werden den eingeschränkten Einstellumfang ihrer Seite kritisieren. Sitzlehnen und -

flächen sind vorne gut bis zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringe Konturen und bietet wenig Seitenhalt, auch wenn die Polsterung insgesamt angenehm ausfällt. Selbst Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil genug Platz zur Verfügung steht. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,8 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A) im Innenraum. Das ist ein zufriedenstellender Wert und ganz ordentlich angesichts Standard-Verglasung und verbautem Schiebedach. Der Motor ist beim elektrischen Dahinrollen gar nicht zu hören; arbeitet der Verbrenner mit, bleibt auch er eher ruhig im Hintergrund, solange

keine vehemente Beschleunigung gefordert wird. Nur dann steigt seine Drehzahl erheblich an und er tönt vernehmlich bis in den Innenraum, verkneift sich aber lästiges Brummen oder Dröhnen. Windgeräusche sind nicht speziell zu vernehmen, sie gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

2,1 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik bringt der Outlander serienmäßig mit. Die Umlufteinstellung kann über den Luftgütesensor automatisch geregelt werden. Hinten gibt es Lüftungsdüsen in der Mitte und getönte Scheiben ab der B-Säule. Über die Hybrid-Systeme bietet der Outlander Plug-In

eine Standheizungs- und Kühlungsfunktion. Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sind Serie. Bei den vorderen Lüftungsdüsen können Luftstromrichtung und Intensität leider nicht unabhängig voneinander eingestellt werden.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Mitsubishi gibt eine Systemleistung von 224 PS und ein maximales Drehmoment von 332 Nm an - in diesem Fall arbeiten der Verbrenner mit 135 PS und die beiden Elektromotoren mit 82 und 95 PS zusammen am Vortrieb. Trotz der durchaus ansehnlichen Leistungswerte gibt Mitsubishi für den Sprit von 0 auf 100 km/h nur moderate 10,5 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 170 km/h abgeregelt.

Unterwegs ist die hohe Systemleistung weniger in der Beschleunigung ab null km/h als bei den Zwischenspurts zu spüren. Von 60 auf 100 km/h vergehen bei den ADAC Messungen nur 5,3 Sekunden, angesichts des Leergewichts von etwa zwei Tonnen ein guter Wert. Zügig kann man sich beim Abbiegen auch in den fließenden Verkehr einordnen, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist man elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur des Antriebs natürlich erstklassig - keine Vibrationen und kein Motorlärm stören den Fahrkomfort. Überdies gefällt das sehr spontane Ansprechen der E-Motoren auf Gasbefehle. Aber auch wenn der Verbrenner zuschaltet, zeigt er sich von der

kultivierten Seite, solange er nicht in hohe Drehzahlen getrieben wird - erst dann wird er laut, kann sich Dröhnen aber gerade so verkneifen. Vibrationen vom Vierzylinder sind im Innenraum kaum zu spüren. Geht man den Alltag gelassen an, ist man mit einer kultivierten Antriebseinheit unterwegs.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Ein klassisches Getriebe hat der Outlander in der Plug-In-Variante nicht - vielmehr sind unterschiedliche Kraftschlüsse zwischen den vier angetriebenen Rädern und den Motoren möglich. Effektiv ergibt sich für den Fahrer ein vergleichbarer Eindruck wie mit einem CVT-Getriebe mit stufenlos variierbarer Übersetzung. Hauptsächlich ergibt sich dieses Fahrgefühl durch den Verbrenner, der je nach Leistungsabforderung mal mit mehr, mal mit weniger Drehzahl arbeitet. Da es keine festen Schaltstufen gibt, ergeben

sich auch keine Schaltrücke, die Beschleunigung verläuft angenehm gleichmäßig. Der Wählhebel für die Fahrtrichtung ist leicht verständlich bedienbar. Zwischen Vorwärts- und Rückwärtsantrieb schaltet das System sehr schnell um, Rangieren gelingt damit zügig. Anfahren und gefühlvolles Rangieren ist einfach, es gibt eine sensible Kriechfunktion. Über die Schaltpaddel am Lenkrad kann man die Rekuperationsleistung in fünf Stufen einstellen. Eine Autoholdfunktion für die elektrische Handbremse ist Serie.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Spurrinnen bringen den Outlander nicht wirklich aus der Ruhe, der Geradeauslauf des Japan-SUV geht in Ordnung. Auf Lenkimpulse reagiert er mit deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - ein Resultat des Fahrzeugkonzepts und der eher weicheren Fahrwerksabstimmung. In schnell durchfahrenen Kurven unterbindet das ESP eine mögliche Kippgefahr effektiv, dem einsetzenden Übersteuern tritt es wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die aber wiederum vom ESP abgefangen wird und daher unkritisch ist. Dank Allradantrieb ist die Traktion auch auf weniger griffigem Untergrund einwandfrei.

Im ADAC Ausweichtest tut sich der Outlander schwer, eine klare Linie zu finden. Die deutliche Karosserieneigung und die erheblichen ESP-Eingriffe verhindern einen präzisen Kurs. Übersteuern oder drohendes Kippen wird vom ESP rigoros eingebremst, der Japaner ist währenddessen stur untersteuernd unterwegs und setzt Lenkbefehle nicht mehr um. Reduziert man die Lenkwinkel und durchfährt den Parcours geschickt, reduzieren sich die ESP-Eingriffe auf das nötige Maß und das leichte Gieren des Outlander erleichtert das Umkurven der Hindernisse - wirklich hohe Geschwindigkeiten sind aber dennoch nicht möglich. Besondere dynamische Ansprüche darf man folglich nicht an ihn stellen.

3,0 Lenkung

Die Lenkung des Outlander arbeitet nicht besonders mitteilnehmend, spricht aber passabel an. Man hat um die Mittellage ein etwas diffuses Lenkgefühl. Hat man sich daran gewöhnt, kann man dennoch recht zielgenau steuern und muss nur wenig nachkorrigieren. Die Zentrierung geht in Ordnung, insgesamt kann man entspannt unterwegs sein. Die Antriebseinflüsse in

der Lenkung fallen nicht auf. Von Anschlag zu Anschlag braucht man 3,4 Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist also recht indirekt übersetzt. In der Summe ihrer Eigenschaften passt sie zum Fahrzeug, das mehr Wert auf Komfort als Sportlichkeit legt.

2,8 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete Outlander durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus

zehn Einzelmessungen). Seine Bremse spricht dabei insgesamt ordentlich an und lässt sich nach Bedarf dosieren.

2,3 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mitsubishi ist mit zahlreichen Assistenzsystemen ausgestattet, praktisch alles bringt er in der Top-Ausstattung sogar serienmäßig mit. Neben ESP gibt es eine Kollisionswarnung über die Frontkamera sowie ein City-Notbremssystem, das über seine Lidar-Sensorik bis 40 km/h Kollisionen vermeiden kann. Das vorausschauende Notbremssystem mit Radarsensor für höhere Geschwindigkeiten führt bis 80 km/h einen Bremsingriff durch, darüber bis 140 km/h nur noch eine Warnung. Die hinteren Radarsensoren unterstützen beim Spurwechsel durch Warnung vor Fahrzeugen im toten Winkel und beim rückwärts Ausparken, indem sie querenden Verkehr aufzeigen. Ein Abstandsregeltempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenso Serie. Aufpreisfrei bringt der Outlander einen Spurverlassenswarner und ein Reifendruckkontrollsystem. Ein Head-Up-Display gibt es nicht.

⊖ Bei dem piepst es wohl: Mitsubishi quitiert etwas viele Erkenntnisse der Systeme mit Piep-Geräuschen. Ist der Spurverlassenswarner schon etwas nervig, übertreibt es der Abstandsregeltempomat dann endgültig: jedes Mal, wenn ein Fahrzeug vorn in den Sensorbereich kommt, ertönt ein Piepton - das selbige dann wieder, wenn es den Sensorbereich verlässt.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen





⊕ Mit einem Ergebnis von 88 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Outlander Plug-In beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein gutes Ergebnis (Stand November 2013). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich werden die Beine des Fahrers durch einen Knieairbag geschützt. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis 1,95 m Größe, hinten allerdings nur für 1,65 m große Insassen. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Man könnte das Set aber auch links seitlich im Kofferraum verstauen, hochkant in dem Fach hinter dem Subwoofer.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Outlander Plug-In im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht erhältlich

von 84 Prozent (Test 2013). Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, manche Sitze erfordern allerdings ein justieren der Lehnenneigung, damit die Gurtenlenkpunkte gut passen. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur minimal eingeschränkt.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz liegen die Gurtenlenkpunkte sehr ungünstig, Kindersitze lassen sich so kaum lagestabil befestigen. Isofix gibt es dort nicht. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber arbeitet nicht zuverlässig, hält man die Fensterhebertaste gedrückt, ist er außer Funktion und es besteht Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich über einen kleinen Hebel direkt an der Tür bedienen - keine sichere Lösung, weil auch von Kleinkindern umschaltbar.

3,5 Fußgängerschutz

Für den Bereich Fußgängerschutz erhält das Mitsubishi-SUV 64 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein nur ausreichendes Ergebnis. Gerade die Vorderkante der Motorhaube birgt ein hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger, aber auch die A-Säulen sind sehr hart gestaltet. Der mittlere Bereich der Motorhaube ist dagegen weich genug und nachgiebig ausgelegt.

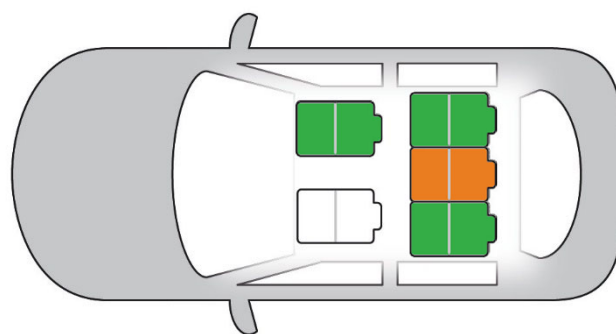
3,8 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Wenn es rein um das Spritsparen geht, ist der Outlander als recht großes SUV eigentlich ungeeignet - zumal er knapp zwei Tonnen schon als Leergewicht auf die Waage bringt. Soll aber ein SUV dieser Größe möglichst sparsam gemacht werden, ist die verbaute Technik durchaus interessant. Zumal sie die Möglichkeit bietet, eine gewisse Strecke auch rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 43 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Mitsubishi gibt als Reichweite maximal 54 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei recht hohen 26,7 kWh/100 km (inkl.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst noch verhindern oder wenigstens abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Ladeverluste). Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 8,5 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum dann bei 5,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 8,5 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 11,1 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der Outlander Plug-In auf 100 km 10,2 kWh Strom und 5,4 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 202 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür überschaubare 16 Punkte von maximal 60 möglichen Punkten.

3,2 Schadstoffe

Da Mitsubishi einen Benzinmotor ohne Direkteinspritzung verbaut, gilt für diesen kein Partikelgrenzwert. Folglich ist auch kein Partikelfilter für die Homologation erforderlich. Der Ecotest nimmt auf gesetzliche Lücken keine Rücksicht - die Art der Abgasreinigung ist egal, aber sauber muss es sein. Das gelingt dem Plug-In nur mäßig, wenn der Verbrenner arbeitet. Gerade die Partikelwerte liegen über den Anforderungen für eine einwandfreie Bewertung im Ecotest, hier büßt der Outlander

bereits Punkte ein. Da auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den recht hohen Stromverbrauch - ca. 50 Prozent höher als bei guten reinen Elektroautos - zusätzlich Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Mitsubishi mit den zwei Antriebsherzen nur noch 28 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 44 Zählern, die nur noch für zwei von fünf Sterne im Ecotest reichen.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Mitsubishi Outlander Plug-In kostet in der Top-Ausstattung knapp 50.000 Euro. Auch wenn davon noch Prämien abgezogen werden können (z.B. die staatliche Elektro- und Plug-In-Förderprämie in Höhe von aktuell 3.000 Euro), ist das ein stolzer Preis für ein SUV, das trotz Überarbeitung schon einige Jahre auf dem Buckel hat, was man vor allem im Innenraum erkennen kann. Dafür ist die Ausstattung sehr umfangreich, nur Metallic-Lackierung (650 Euro) und die Navigationsfunktion (600 Euro) kosten noch weiteren Aufpreis. Viele Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, Totwinkel- und Notbrems-

assistent ebenso wie ein 710-Watt-Soundsystem mit Subwoofer. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt für den Testwagen mit 40 g/km CO₂-Ausstoß (NEFZ-Wert) 48 Euro pro Jahr, das ist natürlich ausgesprochen günstig für ein so großes Auto. Die Aufwendungen für die Versicherung sind relativ hoch, weil der Outlander in den Kaskoversicherungen hoch eingestuft ist (Haftpflicht 16, Teilkasko 25 und Vollkasko 23). Mitsubishi gibt eine allgemeine Garantie von fünf Jahren (bis 100.000 km), auf den Lack drei Jahre (bis 100.000 km) und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Für die Batterie steht der japanische Hersteller bis zu acht Jahre und maximal 160.000 km gerade.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Basis 2WD	2.4 Plug-In Hybrid Basis 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/2360
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	165 (224)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	195/4100	332/n.b.
0-100 km/h [s]	10,9	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	48
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/22/23	16/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	48
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	22.890	37.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Plug-In-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.360 ccm
Leistung	165 kW/224 PS
Maximales Drehmoment	332 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	--Gang--Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	2,0/1,8 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	48/40 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.695/1.800/1.710 mm
Leergewicht/Zuladung	2.015/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	451/1.590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Okazaki

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Yokohama BluEarth E70
Wendekreis links/rechts	11,6/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/8,5/11,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	123 g/km (WTW* 202 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	1.950/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/895/1.670 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	111 Euro	Wertverlust	485 Euro
Monatliche Gesamtkosten	805 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	48 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/25		
Basispreis Outlander 2.4 Plug-In Hybrid Top 4WD	49.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.777 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	600 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 500 Euro + Einbau (Zubehör)
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,8
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	3,8
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	4,4
Federung	2,7	Schadstoffe	3,2
Sitze	3,1		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Juni 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer